

Lambayeque, julio 27 del 2020.

Señor

Ing. CARLOS ESTREMADOYRO MORY.

Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Lima.-

Referencia: ANUNCIAMOS EL APAGADO DE MOTORES INDEFINIDO A NIVEL NACIONAL DE TRANSPORTISTAS DE CARGA DESDE EL 02.11.2020.

Estimado, Señor Ministro.

Los transportistas de Carga pesada, Combustible y Portuarios a nivel nacional, unidos en el Gremio Logístico y Camionero del Perú (G5), nos presentamos ante usted con el debido respeto para exponerle nuestra problemática del Sector, presentada hace más de dos años y que usted conoce bien, sin encontrar soluciones concretas a nuestros petitorios hasta hoy.

Hemos querido, como miembros de la sociedad civil, en todo momento buscar por medio del diálogo, soluciones a los problemas, pero solo hemos encontrado postergaciones tras postergaciones a los temas expuestos como son:

1. PETRÓLEO:

-Sinceramiento de precios.

Establecer el precio técnico y no un precio para cubrir los sobrecostos de su planta en Talara.

Petro Perú, viene incrementando, poco a poco el precio del Diésel en Plantas.

El precio, al 25/7, en Planta Salaverry es de S/ 9.55 por galón.

Sin embargo, el precio del barril en el mundo, al 25/07, WTI es de \$ 41.03

Esta caída de precios en el mundo no es percibida por los peruanos, no se transfiere a los precios en planta y menos en los grifos.

Esta condición nos pone en desventaja con nuestros vecinos países en términos de competitividad, llegando al caso de contrabando de diésel introducido al país por camiones extranjeros.

2. REGULACIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL EN ESTACIONES DE VENTAS.

Constitución Política del Perú, "Artículo 58.- Economía Social de Mercado.

La **INICIATIVA** privada es libre. Se ejerce en una economía **SOCIAL** de mercado."

La **Economía Social de Mercado** (ESM) es un sistema económico que combina la necesidad de libertad económica, con la justicia **social**. ... Le atribuye al Estado el derecho y la **obligación de intervenir** cuando se produzca una pérdida de intereses **sociales** legítimos reconocidos.

3. DESGRAVACIÓN DEL ISC AL DIESEL PARA LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA:

Hemos presentado el 06.07.2020 a su Despacho nuestra solicitud para que el MTC haga suyo un proyecto de Ley para desgravar el ISC al diésel que usamos los transportistas de carga, sin embargo hasta hoy no tenemos una respuesta.

Basamos nuestra pretensión justificada en Derecho Tributario:



“El ISC es un impuesto indirecto que, a diferencia del IGV, solo grava determinados bienes (es un impuesto específico); una de **sus finalidades es desincentivar el consumo de productos que generan externalidades negativas** en el orden individual, social y medioambiental, como por ejemplo: las bebidas alcohólicas, cigarrillos y combustibles. **Otra finalidad del ISC** es atenuar la regresividad del IGV al exigir mayor carga impositiva a aquellos consumidores que objetivamente evidencian una mayor capacidad contributiva **por la adquisición de bienes suntuosos o de lujo**, como por ejemplo la adquisición de vehículos automóviles nuevos, agua embotellada, bebidas rehidratantes, energéticas, entre otras.” SUNAT, página web, textualmente.

Sin embargo, el ISC gravan el PETRÓLEO, insumo principal de nuestro trabajo, que es el transporte público de mercancías, combustible que utilizamos para trabajar y no para pasearnos en nuestros camiones y buses.



MACRO REGIÓN NORTE



4. PEAJES:

-Nosotros queremos pagar un precio justo por el servicio recibido.

No el abuso que se comete con tarifas por encima de sus valores y de forma anti técnica, gracias al Contrato de Concesión entregado a los corruptos del Grupo Odebrecht.

No solo son caros los peajes, sino, que sus precios suben constantemente y además, la cantidad de estaciones de peajes colocadas en distancias que no cumplen estándares mundiales.

El peaje debe garantizar una vía segura, terminada, bien mantenida, iluminada, debidamente señalizada, donde las pistas deben cumplir medidas técnicas, lugares de descanso, lugares para salir de carretera en caso de emergencia, asistencia mecánica, entre otros.

Sin embargo, nos cobran peajes ida y vuelta sin tener a cambio los principales servicios como, VÍA SEGURA, BIEN MANTENIDA Y sobre todo, VIA COMPLETA, TERMINADA.

-Existen estudios técnicos del MTC que determinan que los óvalos construidos por Odebrecht a lo largo de las carreteras, no cumplen con los estándares mínimos, sin embargo, hasta hoy, no se corrigen, propiciando muertes, heridos, pérdidas económicas por los productos transportados y el bien, fuente de trabajo de muchas personas, su camión.

5. BONIFICACIONES A LOS PESOS Y MEDIDAS VEHICULARES:

Durante años venimos solicitando la modificación de la Directiva N°001-2006 MTC/15, Instrumento que genera corrupción en los diferentes controles a lo largo de la carretera. Hemos sustentado las modificaciones como:

- El Permiso de bonificación es de vigencia INDETERMINADA. Que sólo debe renovarse, siempre que el vehículo no sufra alteración alguna de las características que originaron ese beneficio y no cada dos años renovar el certificado de bonificación.
- Un vehículo T3S3, sea nuevo o usado, dotado de neumáticos extra anchos medida igual o mayor a 385/65 R22.5, le debe corresponder como máximo los pesos máximos por eje o conjunto de ejes establecidos en el RNV para RODADA DOBLE, es decir, puede cargar 48 Toneladas de PBVL.

Porqué debe tramitar un permiso de bonificación para cargar los pesos máximos permitidos por ley, 48 Ton. ?, La bonificación es un adicional sobre lo oficial.

- El no tener en físico y ORIGINAL del permiso de bonificación se convierte en una infracción de sobre peso. Cuando por Ley de simplificación administrativa valen los documentos sucedáneos? Y la interoperatividad? Y la digitalización?
- Por qué no seguir trabajando con el QR?
- Entre otros acápite que ya modificaron la Directiva inicial.

Derogatoria del DS N° 019-2018-MTC, decreto que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito, en el extremo a las BONIFICACIONES a los pesos y medidas vehiculares (uso de NEA 445).

6. UTILIZACIÓN DEL GPS:

DIRECTIVA N° 001-2014-MTC/15.

Estamos de acuerdo con el control, pero el MTC debe utilizar, como aplican otros países en el mundo, radares debidamente calibrados para detectar excesos de velocidad y bitácoras electrónicas o físicas para el control de horas de conducción en Estaciones de pesaje, Chile, por ejemplo.

El internet no llega a todo el Perú. Insumo importante para emitir una señal.

El GPS es una herramienta de control interna y para nuestros clientes. Un transportista sin GPS está en desventaja competitiva en el mercado, es decir, lo necesitamos para administrar nuestra flota y para entregarles reportes a nuestros clientes la posición de su carga.

Por lo tanto, no necesito una ley para tenerlo. El problema es que SUTRAN debe tener sus propios mecanismos de control.

7. PUERTOS:

Mejora en los servicios portuarios logísticos y no a los sobre costos.

8. RESERVA DE CARGA.

No a la competencia desleal y oligopólica.

9. ACTUALIZACIÓN DE LA TABLA DE VALORES REFERENCIALES.

DS N° 010-2006-MTC, que aprobó la tabla de valores referenciales para la aplicación del SPOT en el servicio de bienes transportados por vía terrestre.

Han pasado 13 años y todavía no se actualiza esta tabla que sirve como referencia para establecer el costo de los fletes por carretera.

10. SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA:

“La simplificación administrativa tiene por objetivo la eliminación de obstáculos o costos innecesarios para la sociedad, que generan el inadecuado funcionamiento de la administración pública. La Simplificación Administrativa, entonces, representa una de las principales acciones que debe ser implementada por las entidades públicas para orientar y optimizar la prestación de los servicios que brinda el Estado, lo cual se logra con el uso adecuado del marco normativo y las herramientas (guías metodológicas y sistemas informáticos) de simplificación y determinación de costos; así como, la Norma Técnica para la Gestión de la Calidad de Servicios en el Sector Público.”

(Política Nacional de la Modernización de la Gestión Pública al 2021)



En ese sentido, solicitamos la VIGENCIA INDEFINIDA de algunos títulos habilitantes para el servicio de transporte de cargas a nivel nacional, como:

- Tarjetas de circulación MTC.
- Permisos de bonificaciones a los pesos y medidas.
- Licencia de conducir profesional.
- Autorizaciones transporte de MATPEL.
- Autorización del Transporte internacional.
- Entre otros.

11. ESCUELA DE CONDUCTORES:

Solicitamos que se cree la Carrera Técnica de Conductores Profesionales.

Que los Institutos Técnicos Superiores, capaciten al nuevo conductor profesional y les entregue un Certificado Profesional que los autoriza para brindar servicio público.

12. SUSPENSIÓN DE DIÁLOGOS EN REUNIONES VIRTUALES

Debido a que todo se ha hablado, que solo esperamos en concreto lo solicitado; los Dirigentes hemos decidido ya no participar en las reuniones virtuales con sus funcionarios, sino, esperar hasta la reunión directa con usted.

13. INSEGURIDAD EN LA CARRETERA POR ALTO INDICE DE ROBOS Y ASALTOS :

Día a día se incrementan los robos, secuestros de conductores, camiones y robo de mercadería. La PNP sólo está posesionado de lugares estratégicos para ellos, pero no para los usuarios de la carretera. Por ello solicitamos su apoyo.

Es propicia la ocasión para saludarlo y felicitarlo por su nombramiento.

Concedores de su capacidad de diálogo y solución, le solicitamos una pronta reunión para poder exponerles y sustentar cada uno de nuestros temas del petitorio.

Quedamos atentos a su llamado.

ATENTAMENTE:

Giovanni Diez Villegas
Presidente
GTL PERÚ & AMÉRICA

Bruno Aberasturi Seoane
Presidente
ANATEC

GNTC-AREQUIPA
Magno Alberto Salas Montiel
Presidente

Jaime Bobadilla
Presidente
MACRO REGIÓN NORTE

Rolando Gomero.
Presidente
GNTC PERÚ



MACRO REGIÓN NORTE

